

0 7 2 3 4 3 3 - 1

На правах рукописи

П Л Е Н К И Н
Владимир Юрьевич

**ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ РАЗРАБОТКИ
И РЕАЛИЗАЦИИ
ПРОЕКТОВ ТРАНСПОРТНОГО ОСВОЕНИЯ
РОССИЙСКОГО СЕВЕРА
(рубеж XIX–XX веков —
рубеж 1930-х – 1940-х годов)**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Екатеринбург – 2001

Работа выполнена в Институте истории и археологии Уральского
отделения Российской академии наук.

Научный руководитель:	член-корреспондент РАН, доктор исторических наук, профессор В.А. Ламин
Официальные оппоненты:	доктор исторических наук, профессор А.П. Деревянко кандидат исторических наук Е.Г. Захарова
Ведущая организация	Уральский государственный педагогический университет

Защита состоится «17» октября 2001 г. в 13⁰⁰ часов на заседании
диссертационного совета Д 004.011.01 по защите диссертаций на соис-
кание ученой степени доктора исторических наук в Институте истории
и археологии Уральского отделения Российской академии наук по адре-
су: 620026, г. Екатеринбург, ул. Р. Люксембург, д. 56.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института исто-
рии и археологии УрО РАН.

Автореферат разослан « 15 » сентября 2001 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат исторических наук



Е.Т. Артемов

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА
КФУ



0000977506

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Актуальность обобщения исторического опыта проектной разработки проблем транспортного освоения Севера обусловлена многообразием факторов современного и перспективного значения северных территорий в социально-экономическом развитии России. Территория Российского Севера традиционно обладала низким уровнем транспортной освоенности. После распада СССР беспрецедентно возросла роль производительных сил Севера в экономическом потенциале России и, прежде всего, это связано с расширением границ активного экономического роста в направлении освоения природных ресурсов. Существует значительный исторический опыт творческой разработки проблем транспортного оснащения хозяйственного движения на Север. Это позволяет адаптировать принципиальные идеи, технико-экономические обоснования, проектно-изыскательский задел, инициативы и начинания транспортного строительства на Севере к разрешению современных задач. Этот отбор должен проходить на основе современных критериев экономической эффективности транспортной деятельности и характеризоваться определенно выраженным процессом заимствования, базирующимся на интернационализации исторического опыта, практики и перспективных направлений, форм и методов рационализации хозяйственного и транспортного освоения Севера.

Проблемы транспортного освоения периферии экономического пространства России по своему масштабу выходят далеко за рамки сугубо экономического и технического значения. После распада СССР многовековой процесс формирования транспортной системы в координатах единой государственно-политической и экономической системы прервался. Новые границы рассекли прежде единую для общего экономического пространства транспортную систему. Каждая из ее частей оказалась перед необходимостью регенерации в саморазвивающуюся и самодостаточную структуру.

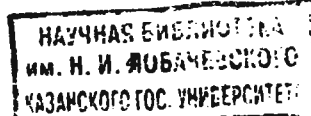
Национально-государственный передел территориальных пространств исторической России не затронул ее рубежей только на северо-западе европейской части, на арктическом и тихоокеанском побережье и на юге Сибири от Приморья до границы с Казахстаном. Однако в результате специфики исторического развития транспортные сообщения, оставшиеся открытыми к океанским акваториям и странам дальнего зарубежья, не располагают потенциалом динамичной адаптации к императивам новой внутренней и внешней экономико-политической ситуации, в которой оказалась современная Россия.

Серьезным препятствием на пути превращения современной транспортной системы России в самодостаточную и саморазвивающуюся является неравномерность и дискретность ее экономико-пространственного размещения. Наибольшей контрастностью отличается неравномерность между европейской и азиатской частями страны. Столь же высока степень неравномерности на срезе широтных хозяйственных зон, между северными и южными территориями России. Особенно резко этот контраст проявляется на территориях к северу от традиционной старопромышленной хозяйственной зоны, где транспортные структуры в современном значении их коммуникационных возможностей практически отсутствуют.

Основу путей сообщения на Севере России до настоящего времени составляют внутренние водные по рекам, которые, несмотря на современную технику транспортных средств, являются весьма архаичными, поскольку жестко привязаны к условиям и ограничениям естественной гидрографической сети. Характерная для формирования транспортных структур Севера формула преимущественного развития внутренних водных сообщений не обладает разрешающими способностями, достаточными для фронтального выхода освоенческого хозяйственного процесса за пределы речных долин и непосредственно прилегающих к ним территорий. Еще более ограничены возможности внутренних водных сообщений в транспортном обеспечении хозяйственных связей с сопредельными странами, поскольку они не совпадают с внешними границами России.

Таким образом, в условиях современного геополитического положения России проблемы транспортного освоения Севера возвысились до необходимости практического разрешения. Обобщение исторического опыта проектной разработки транспортных проблем Севера предполагает извлечение конструктивных элементов, применимых в современной и перспективной практике, но не исключает освещения факторов, причин, условий и ограничений, негативно воздействовавших на продвижение транспортных инициатив к реализации. Анализ и обобщение распространяется на максимально широкий комплекс идей, замыслов и начинаний, направлявшихся на разрешение транспортных проблем Севера. При этом представляется, что освещение негативного опыта позволит избежать его повторения и с меньшими издержками выйти на рациональные построения, отвечающие современному уровню транспортного прогресса.

Степень изученности проблемы. По истории транспортного строительства уже имеется обширная литература, изучение и освоение которой явилось необходимым условием для раскрытия темы нашего исслед-



дования. Ее группировка позволяет выделить экономические, экономико-географические и исторические работы.

В течение длительного времени историография транспортного освоения Севера европейской и азиатской России традиционно развивалась в русле освещения истории исследований и попыток хозяйственного использования Северного морского пути. Несмотря на весьма скромные масштабы исследований и спорадический характер транспортных операций, проводившихся в дооктябрьский период на трассе Северного морского пути, результаты их обладали большим пропагандистским потенциалом.

Основной фонд работ по проблеме Северного морского пути представлен исследованиями в области географии, метеорологии, гидрографии и других научных дисциплин естественного и технического профиля. Как правило, они принадлежат перу непосредственных участников исследований Арктики. Исторические экскурсии в них выполнены, обычно, в ракурсе профессиональных интересов авторов или подчинены задачам пропаганды исключительно важного транспортного значения морской трассы вдоль полярного побережья страны¹. Примечательной особенностью большинства научных работ естественно-технического профиля по проблемам Северного морского пути является их ярко выраженная публицистичность. основополагающий вклад в пропаганду перспектив хозяйственного использования Северного морского пути и его экономического значения для Сибири и в целом страны сделан М.К. Сидоровым, С.О. Макаровым, Д.И. Менделеевым. Их работы в этой области являются своего рода квинтэссенцией результатов исследований и практических начинаний, связанных с транспортным использованием Северного морского пути в дооктябрьский период. Они составили золотой фонд идей грандиозной экономической будущности Северного морского пути, воплощение которых началось в годы первых пятилеток социалистического строительства. Детальный и глубокий историографический анализ обширной и многопрофильной литературы по теме Северного морского пути выполнен в свое время М.И. Беловым². Динамика развития и итоги научных исследований в Советском секторе Арктики представлены в работе Я.Я. Гаккеля, в которой, не-

¹ Генденштрот М. Отрывки о Сибири. СПб., 1830; Литке Ф.П. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан. В 2-х ч. СПб., 1828; Врангель Ф. Прибавление к путешествию по северным берегам Сибири и по Ледовитому океану, совершенному в 1820–1824 гг. экспедицией под начальством Фердинанда фон Врангеля. СПб., 1841.

² Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. М., 1956. Т. 1.

смотря на объявленные автором хронологические ограничения, фактически охвачена история научных исследований, начиная от времени работ Великой Северной экспедиции³. Монография Я.Я. Гаккеля и вышедший в 1969 г. завершающий том обобщающей работы М.И. Белова, явились определенным рубежом в развитии историографии Северного морского пути.

В последующие годы главное внимание исследователей сосредоточивалось на отдельных сюжетах истории и в первую очередь на современных аспектах развития научных исследований и хозяйственной практики в зоне экономического воздействия Северного морского пути. Своеобразным хронологом транспортных операций на Северном морском пути и хозяйственного строительства в зоне его экономического воздействия служили в последние 25 лет «Летописи Севера», первый том которых был издан в 1949 г., а последний – одиннадцатый – в 1984.

В отличие от высокого уровня историографического обеспечения темы Северного морского пути проблемы железнодорожного строительства на Севере, несмотря на более чем вековой исторический возраст их, не получили систематического освещения в литературе исторического профиля. В публикациях дооктябрьского периода отражены лишь отдельные фрагменты истории разработки проектов железнодорожного строительства на Севере России.

В целом досоветская литература по проблемам железнодорожного строительства складывалась из трех основных звеньев. Первостепенное внимание сосредоточивалось на анализе технико-экономических аспектов строительства и поиске эффективных средств повышения коммерческих показателей железнодорожных сообщений. В работах этого направления преобладали критические оценки итогов строительства железных дорог и практики их эксплуатации. Вторую группу литературы составляли официальные издания, в которых, наоборот, пропагандировались выдающиеся достижения в этой области. Выход подобных изданий обычно приурочивался к завершению строительства казенных железнодорожных линий или крупных железнодорожных новостроек, осуществленных на средства частного капитала. Эта традиция возникла во времена сооружения первой русской магистральной железной дороги Петербург – Москва и сохранялась до Великой Октябрьской социалистической революции. Крупные издания подобного рода были осуществлены в связи со строительством Сибирской железной дороги⁴.

³ Гаккель Я.Я. Наука и освоение Арктики (к сорокалетию советских исследований). Л., 1957.

⁴ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге /Под ред. А.А.Дмитриева-Мамонова и А.Ф.Здзярского. СПб., 1900; Россия в конце XIX

Третья группа литературы представлена работами, посвященными проблемам рационального экономико-географического размещения и развития железнодорожной сети. Авторы этих работ, как правило, являлись одновременно и создателями многочисленных проектов нового железнодорожного строительства, в том числе в Сибири вообще и на Севере ее в частности. При этом, что характерно для большинства работ названного профиля, исторические сюжеты в них представлены через призму конъюнктурных интересов, суть которых чаще всего сводилась к защите собственных проектов железнодорожного строительства на Севере и критике всех других аналогичных начинаний. Уровень обобщения исторического опыта разработки проблем формирования железнодорожной сети на Севере в них, естественно, невелик. Поэтому эти работы являют собой в большей мере уникальный и ценный источниковый материал, отражающий многообразие индивидуальных и групповых интересов их авторов в вопросах экономико-географического размещения железнодорожной сети в Сибири.

Развитие историографии темы транспортного освоения Севера в послеоктябрьский период вполне согласуется с динамизмом планов и конкретными результатами усилий в области разработки научных проблем и практического разрешения задач социально-экономического строительства в северных районах страны. Одновременно наблюдается и вполне определенная преемственность в разработке теоретических и практических аспектов проблем транспортного освоения Севера. Сюжеты, связанные с транспортными операциями на трассе Северного морского пути и разработкой проектов железнодорожного строительства на Севере еще до окончания гражданской войны, заняли видное место на страницах центральных периодических изданий и специальных публикаций, посвященных проблемам перспективного развития производительных сил страны.

С завершением восстановительных работ в народном хозяйстве дискуссия вокруг проблем транспортного обеспечения развития производительных сил Севера приобрела исключительные широкие масштабы. Одновременно с дискуссионными и публицистическими работами возобновилось издание материалов транспортно-экономических и инженерно-технических железнодорожных изысканий на Севере. Их данные служили почвой, питающей все более расширявшуюся дискуссию о масштабах и очередности развития железнодорожной сети на севере страны.

века / Под общей редакцией В.И. Ковалевского, СПб., 1900; Саблер С.В., Со-
сновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб.,
1903.

Во второй половине 1920-х и особенно интенсивно в 1930-х годах формируется пласт исследований по проблемам экономики железнодорожного транспорта в условиях социалистического строительства. В работах этого профиля значительное внимание фокусируется на вопросах перспективного развития железнодорожной сети в северных районах Сибири. Наряду с работами прикладного характера, выходят в свет фундаментальные исследования, в которых различные аспекты формирования железнодорожной сети на Севере Сибири рассматриваются через призму проблем перспективного развития экономики страны. Авторы их единодушны в оценке возрастающей роли экономического потенциала Сибири и Дальнего Востока в народнохозяйственном комплексе страны. Этот основополагающий вывод трансформировался в разработку принципиальной схемы перспективного развития транспортной системы страны и обоснование необходимости опережающего роста ее железнодорожного звена в Сибири и на Дальнем Востоке, в первую очередь, в их северных районах.

Параллельно с разработкой технико-экономических проблем повышения эффективности работы железнодорожных коммуникаций к концу 1930-х годов проявляется интерес к историческим аспектам формирования железнодорожной сети. В довоенные годы это направление исследований не получило самостоятельного развития, однако сам факт попыток обобщения исторического опыта в свете актуальных практических задач развития железнодорожного транспорта, несмотря на хронологические ограничения, был примечательным явлением в историографии⁵.

В послевоенный период главное внимание специалистов в области транспорта фокусируется на освещении работы железных дорог и трудового подвига советских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны. Глубокий историографический анализ этой темы, оценка итогов ее научно-исторической разработки и круг перспективных исследований, представляющих научный и практический интерес, даны в монографии Г.А. Куманева. Исчерпывающий историографический анализ темы «война и транспорт», выполненный Г.А. Куманевым, представляется достаточным, чтобы не углубляться в изыскания в этом направлении. Отметим только, что арсенал исследований в области военной истории транспорта пополнился в начале 1980-х годов обобщающей работой И.В. Ковалева. В названной монографии военно-

⁵ Карабанов А.А. Железнодорожный транспорт СССР за 15 лет. М.; Л., 1933; Вольфсон Л., Корнеев А., Шильников Н. Развитие железных дорог СССР. М., 1939; Железнодорожный транспорт в третьей сталинской пятилетке. Вопросы экономики транспорта. М., 1939.

эксплуатационная деятельность железных дорог рассматривается в органической связи с развитием железнодорожной сети в годы предвоенных пятилеток и в послевоенный период. В работе И.В. Ковалева дан емкий абрис вклада крупных советских ученых-транспортников В.Н. Образцова, Г.П. Передерия, С.П. Сыромятникова, Т.С. Хачатурова, А.В. Горинова и др. в разработку кардинальных проблем железнодорожного транспорта. Автор монографии был непосредственным участником освещаемых событий, что благотворно отразилось на глубине конкретно исторического анализа. Ему же принадлежит своеобразный приоритет в возобновлении прерванных войной исследований по истории советского железнодорожного транспорта.

В 1950–1960-х гг. это направление исследований получило заметное развитие. В монографических трудах технико-экономического профиля наряду с анализом эксплуатационной деятельности железных дорог все большее внимание сосредоточивается на обобщении исторического опыта формирования железнодорожной сети. В итоге историко-экономического анализа работы и развития железнодорожного транспорта в годы довоенных и послевоенных пятилеток В.И. Петровым были сформулированы принципиальные положения о первоочередных и перспективных направлениях роста железнодорожной сети.

В монографиях Т.С. Хачатурова исторические аспекты формирования железнодорожной сети выделены в самостоятельные разделы исследования⁶. Хронологический диапазон исторических параллелей, привлеченных автором в обоснование необходимости сосредоточения возрастающих усилий в области нового железнодорожного строительства, распространился до границ зарождения железнодорожный сообщений в России и за рубежом.

Экономистами же были осуществлены специальные исследования, обобщающие исторический опыт формирования железнодорожной сети и транспортной системы страны⁷. Начало систематическому освещению истории проектно-изыскательской подготовки железнодорожного строительства на Севере Сибири и Дальнего Востока положил С.В. Славин. Одна из наиболее ранних работ этого цикла посвящена истории разработки проекта и концессионного соглашения на строительство Сибири-Аляскинской железнодорожной магистрали. Характерно, что С.В. Славин в своих работах чаще, чем другие исследовате-

⁶ Хачатуров Т.С. Железнодорожный транспорт СССР. М., 1952; Он же. Экономика транспорта. М., 1959.

⁷ Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954; Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР. 1917-1962. Историко-экономический очерк. М., 1963.

ли-экономисты, обращался к историческому опыту разработки проектов железнодорожного строительства на Севере, в том числе в северных районах Сибири. В обстоятельной статье, опубликованной в 1957 г., С.В. Славин, как нам представляется, вполне справедливо отмечал, что в связи с дальнейшим развитием транспортной сети, изучение дореволюционных проектов строительства железных дорог на Севере представляет и в настоящее время значительный интерес. Отдельные сюжеты из истории разработки проектов железнодорожного строительства на Севере нашли отражение в монографических работах С.В. Славина⁸.

С возобновлением строительства Байкало-Амурской магистрали сюжеты из истории проектно-изыскательской подготовки железнодорожного строительства на Севере Сибири и Дальнего Востока стали органической составной частью исследований по различным аспектам хозяйственного строительства в Сибири.

В 1970-х годах, в связи с фронтальным расширением зоны интенсивного хозяйственного строительства в направлении северных районов Сибири и Дальнего Востока, предшествующий опыт планово-проектной практики в области железнодорожного строительства на Севере становится предметом пристального внимания в исследованиях экономико-географического профиля. Главное, чем, очевидно, объясняется возрастающий интерес к историческим сюжетам, состоял в возможности использования конструктивных элементов прошлого опыта в разрешении актуальных задач современной практики формирования транспортной сети на Севере.

Определенной вехой в специальном научно-историческом освещении опыта разработки и реализации проекта БАМ в 1930–1950-е гг. явились публикации А.И. Алексеева. Особая ценность этих работ состоит в том, что они основаны на документах, архивных материалах, мемуарных и литературных источниках, ранее не вводившихся в научный оборот.

Попытка выйти за рамки бамовского сюжета и дать более широкий по хронологии и предмету исследования срез истории разработки проблем формирования транспортной сети была предпринята В.А. Ламиным. Исследования ретроспективы транспортного освоения Севера получили развитие в последующих монографиях В.А. Ламина, выполненных им в соавторстве с учеными-географами и экономистами. Междисциплинарный подход к освещению истории и современного развития транспортных структур Севера позволил многоаспектно раскрыть разрыв между потенциалом проектной разработки проблем железнодо-

⁸ Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М., 1961; Он же. Освоение Севера. М., 1975.

рожного строительства на Севере и фактическими результатами его реализации.

Одновременно бурно разрастается круг научно-популярных и публицистических сочинений, посвященных истории разработки и реализации проекта БАМ в 1930–1940-е годы. В научный оборот введен ценный фактический материал. Показано важное практическое значение инженерно-технических изысканий и строительства первоочередных участков магистрали, выполненных в 1930–1950 годы. Однако история разработки проекта БАМ в большинстве исследований ограничивается освещением сюжетов, связанных с постановкой натуральных изысканий трассы магистрали. А широкая и длительная научная дискуссия, предшествующая выбору генерального направления магистрали, осталась за пределами внимания исследователей. Не нашли отражения и имевшие место в 1930–1940-е гг. попытки формирования программы хозяйственного освоения зоны БАМ.

Об актуальности пространственного расширения действующей системы: транспортных коммуникаций в направлении северных территорий свидетельствуют многочисленные экономические исследования, представленные в работах Г.П. Граника, В.Ф. Пурханова, В.Я. Ткаченко, К.Л. Комарова, А.А. Лукьянчикова, А.И. Мизгирева, А.М. Попова, М.К. Бандмана и др. В данных исследованиях основное внимание акцентируется на приоритетном значении задач транспортного освоения Севера, предлагаются сценарии их реализации. Характерно, что принципиальные схемы и большинство конкретных конструкций этих сооружений отличаются единообразной оценкой исключительно важного значения транспортного движения на Север в современных условиях. Особенно в связи с тем, что после распада СССР Россия стала еще более «северной и азиатской» страной, чем когда-либо прежде.

Другая особенность историографии состоит в ее сосредоточенном внимании на проблемах формирования железнодорожной сети. Одним из новейших примеров таких исследований является докторская диссертация М.А. Ковальчука «Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока (70-е гг. XIX в. – июнь 1941 г.)». Концентрированное внимание на истории железнодорожного транспорта характерно для значительной части исследований, что, по-видимому, обусловлено его ролью в системе путей сообщения России в целом и ее отдельных регионов.

Скупно представлены исследования по истории развития сети внутренних водных сообщений и формирования автодорожных структур. Одним из наиболее последовательных историографов развития внутренних водных сообщений является А.А. Беляков, работы которого по-

строены на экстраполяции блистательного прошлого внутренних водных путей в будущее. Ретроспективный географический анализ транспортного освоения рек Сибири представлен в кандидатской диссертации В.Л. Мартынова.

Историография автодорожной составляющей, ввиду ее крайне короткой реальной истории развития, представлена отдельными публикациями главным образом в специализированных ведомственных изданиях.

В целом, оценивая процесс формирования, развития и современное состояние историографии темы исследования, представляется правомерным констатировать следующие ее характерные черты.

Наибольший вклад в освещение исторических сюжетов, связанных с разработкой планово-проектных предложений железнодорожного строительства на Севере, а также постановкой транспортно-экономических и инженерно-технических изысканий в этих районах, внесен учеными-экономистами. В трудах Т.С. Хачатурова, В.И. Петрова, А.Г. Напорко, С.В. Славина, Б.П. Орлова дан широкий и многоплановый срез истории разработки ряда наиболее крупных планово-проектных предложений железнодорожного строительства.

В результате в научный оборот введен большой круг статистических и архивных материалов. Выполнен глубокий и квалифицированный анализ экономико-статистических данных, характеризующих работу и развитие железнодорожного транспорта. Выявлены диспропорции в развитии отдельных звеньев транспортной системы, экономико-географическом размещении ее, между ростом железнодорожной сети и масштабами, темпами и географической ориентацией нового хозяйственного строительства. В свете актуальных задач хозяйственной практики и перспектив роста народнохозяйственного комплекса страны разработаны научно-обоснованные пропорции абсолютных объемов и удельного веса капитальных затрат в новое железнодорожное строительство и в усиление действующей сети. Дана развернутая аргументация необходимости опережающего развития географических масштабов железнодорожной сети, смещения центра тяжести нового железнодорожного строительства в восточные районы страны, на Север Сибири и Дальнего Востока. Предложена принципиальная схема размещения железнодорожных новостроек, подчеркнута настоятельная необходимость постановки и расширения масштабов транспортно-экономических и инженерно-технических изысканий под новое железнодорожное строительство в северных районах Сибири и Дальнего Востока.

В целом, оценивая степень научной разработки темы диссертации, мы вынуждены отметить следующее. Историографическое состояние

темы исследования отличается явной фрагментарностью. Во-первых, процессы разработки и реализации проектов транспортного освоения Российского Севера не стали предметом специального исследования. Во-вторых, лишь фрагментарное освещение получили факторы, условия и процессы развития транспортных структур на Севере. Отсутствует анализ эффективности транспортной системы, созданной в первой половине XX в. на Российском Севере. Исследования историко-тематического профиля, обобщающие опыт научной и проектно-изыскательской разработки проблем железнодорожного строительства на Севере подчинены не столько систематизации опыта, сколько носят публицистический характер, выполнены в жанре очерка отдельных наиболее броских сюжетов и, естественно, не раскрывают изучаемый процесс в достаточно полной мере его развития. Имеющиеся в различных публикациях экономического, экономико-географического и исторического плана данные по разработке и реализации проектов транспортной инфраструктуры не отменяют, а в значительной степени актуализируют задачу изучения проблемы в исторической динамике с привлечением всей совокупности источников за исследуемый период.

Объект и предмет исследования. В качестве объекта диссертационного исследования избраны процессы научного обоснования, проектной проработки и практики транспортного освоения северных территорий России, динамика которых определялась многообразными факторами и условиями, производными от логики технического прогресса транспортных средств и сообщений, технико-экономического потенциала страны, конкретных задач и перспективных направлений его роста, а также совокупностью внешнеэкономических и внешнеполитических конфигураций. Предметом исследования является комплекс концепций, идей, конкретных проектов, начинаний и практических решений в области проблем транспортного освоения северных территорий России. Основное внимание фокусируется на анализе содержания концептуальных и конкретных технико-экономических обоснований транспортного освоения Севера, доказательности предлагавшихся проектов и решений и соответствия, согласованности их с техническим прогрессом транспортных средств и сообщений и практикой развития коммуникационных систем в странах, обладающих северными территориями. Структура предмета исследования, таким образом, отражает основные моменты процесса транспортного строительства на российском Севере.

Учитывая актуальность проблем разработки и реализации проектов транспортного освоения территории России, а также, исходя из историографии проблемы, определена и тема настоящей диссертационной работы.

Цель и задачи исследования. Диссертационное исследование преследует цель обобщить исторический опыт – творческой, научно-технической, проектной разработки и практики разрешения кардинальных проблем транспортного освоения Севера. Для ее достижения намечено решить следующие задачи: воссоздать научно-достоверную ретроспективу транспортного прогресса за почти полувековой период; выявить объективные и субъективные факторы, причины и ограничения, обусловившие специфику и догоняющий тип развития транспортной системы России; определить степень и векторы многообразного воздействия общего транспортного прогресса на процесс формирования транспортной системы России, в частности, на расширение ее экономико-географических масштабов в направлении северных территорий; раскрыть сложный характер эволюции концептуальных подходов к решению транспортных проблем Севера: от доминировавшей до середины 1930-х гг. теории и практики использования естественных, внутренних водных сообщений и Северного морского пути к проектам крупномасштабного железнодорожного строительства; систематизировать многочисленные транспортные инициативы по их функциям и значению в развитии производительных сил Севера; обозначить принципиальные схемы предполагавшегося перспективного начертания железнодорожных коммуникаций для Севера и проанализировать причины, обусловившие низкую результативность осуществления замыслов транспортного освоения Севера.

Территориальные рамки исследования совпадают с нормативно закреплённой в 1930-х гг. дефиницией «Крайний Север и приравненные к нему районы», которая в соответствии с установившейся в экономической литературе часто определяется одним общим обобщающим словом «Север». Пространство под наименованием «Север», «северная окраина» фигурировало в научной литературе до его нормативной формализации. В соответствии с современными представлениями южная граница Российского Севера маркируется условной линией, проходящей от Петрозаводска на Сыктывкар, далее через Тюменскую область на Томск, севернее Красноярска, через северное Прибайкалье, северные районы Читинской и Амурской областей на Хабаровск и включает Сахалин. Уровень транспортной освоенности территорий Севера резко контрастирует с другими регионами России. Так, например, густота сети железных дорог в зоне Севера в 15 раз, а автомобильных дорог с твердым покрытием в 36 раз ниже, чем в целом по бывшему СССР.

Для районов Севера предназначался основной блок проектных инициатив, разрабатывавшихся в продолжение всего изучаемого периода. Поэтому представляется правомерным в качестве территориального

пространства данного исследования принять районы, охватываемые понятием «Север».

Хронологические рамки настоящего диссертационного исследования охватывают период с рубежа XIX–XX вв. до рубежа 1930–1940-х гг. Выбор нижней границы обусловлен объективным характером технического прогресса в сфере развития транспортных средств и сообщений и спецификой изучаемого процесса. В России к рубежу XIX–XX вв. развитие железнодорожной сети достигло размеров, покрывающих территории традиционного хозяйствования. Сооружение Великого Сибирского пути (Транссиба) свидетельствовало о начале нового этапа в формировании железнодорожных коммуникаций – расширении их географических границ за пределы исторически сложившегося экономически активного пространства европейской части страны. Успешное строительство Транссиба сообщило мощный и долговременно действующий импульс процессу творческой разработки проблем транспортного освоения периферии экономического пространства и в первую очередь северных территорий страны. Период от рубежа XIX–XX вв. был временем наиболее активной проектной разработки транспортных проблем Севера и максимального приближения к их практическому разрешению.

Верхняя граница исследования обозначена рубежом 1930–1940 гг. В процессе почти полувековой творческой разработки проблем транспортного освоения Севера сложился объемный задел проектов и крупномасштабных начинаний, предполагавших возможность практического разрешения кардинальных транспортных проблем Севера. Однако Великая Отечественная война 1941–1945 гг. затормозила этот многообещающий процесс. Поэтому представляется правомерным полагать, что хронологические границы исследования в достаточной степени соответствуют содержанию, характеру, динамике и результативности изучаемого процесса.

Научная новизна и практическая значимость диссертации. В работе впервые представлена эволюция отечественной транспортной системы за длительный исторический период. Сравнительно-исторический метод обобщения российской и зарубежной транспортной практики показал, что отечественные концепции транспортного прогресса продолжительное время находились под неоправданно глубоким воздействием специфики природно-климатических и физико-географических условий и больших территориальных размеров страны.

Приспособление и подчинение прогресса транспортной техники к фатальному воздействию экстремальных природно-климатических факторов и сверхбольших расстояний привело к глубокой дифференциации практики построения и развития транспортных структур. Особенно кон-

трастно эта специфика транспортной политики проявилась в характере коммуникационного обеспечения северных территорий, реальное и перспективное экономическое значение которых после распада СССР необычайно возросло.

Изучение большого круга источников, значительная часть которых впервые выявлена и предложена для использования в научном обороте, позволило воссоздать документально достоверную картину истории концептуальной и проектно-изыскательской разработки проблем построения транспортных структур на Севере, открытых в сферу мирохозяйственных коммуникаций. Научная систематизация концепций, проектов, начинаний, транспортно-экономических и инженерно-технических изысканий открывает возможность использования конструктивных элементов их исторически сложившегося задела в современной практике. В частности, результаты исследования нашли применение в научно-теоретическом обосновании принципиальной схемы построения транспортных выходов из уральского и сопредельных с ним регионов к действующим морским портам и перспективным для портового строительства пунктам побережья Баренцева моря.

Фактические материалы и основанные на их анализе результаты исследования могут найти применение в процессе разработки концептуальных проблем модернизации отечественной транспортной системы, адаптации ее составляющих к параметрам передовых зарубежных аналогов. Представленные в диссертации результаты сравнительно-исторического анализа кардинальных направлений развития отечественной транспортной системы свидетельствуют о значительном расхождении их с курсом и содержанием, идеологией и практикой формирования и реализации транспортной политики в странах, лидирующих в сфере технико-экономического прогресса. Объективный анализ этих различий, причин и условий их возникновения открывает возможность для разработки комплекса конкретных мероприятий, обеспечивающих сокращение дистанции отставания.

Материалы и результаты диссертационного исследования свидетельствуют о непрекращающейся, несмотря на экстремальные условия общественно-политического и социально-экономического развития страны на протяжении всего XX столетия, творческой разработке актуальных и перспективных проблем транспортного прогресса. Объективное освещение этого процесса представляется важным фактическим дополнением отечественной истории и может найти отражение в обобщающих исторических исследованиях, в лекционных курсах для студентов вузов транспортного и экономического профиля.

Методология и методы исследования адаптированы к цели и задачам изучения взаимосвязей и взаимодействия между прогрессом в области развития техники транспортных средств и сообщений, концептуальными представлениями и реальными экономико-географическими направлениями формирования транспортных структур.

Методологические и методические основы работы базируются на концепции исторического опыта и положениях научно-исследовательской программы, разработанной в Институте истории и археологии УрО РАН – «Исторический опыт регионального развития (Урал и сопредельные территории)». Исходя из этого, представляется возможным рассматривать категорию «исторический опыт» как часть исторического знания, ретроспективную оценку прошлого в его отношении к последующему развитию и итогам этого развития с позиций современной социальной практики. По сути своей исторический опыт представляет собой преемственность знаний и умений поколений, целесообразно отобранные и системно проанализированные сведения, необходимые для осмысления непосредственно практических задач, стоящих перед обществом на данном этапе.

Исторический опыт по своей сути многофункционален. Но прежде всего выделяются три функции: экспертная, компаративная и прогностическая. Экспертная функция предполагает оценку уровня развития государства, региона, институциональной структуры на предмет их соответствия современным требованиям, выявления неиспользованных альтернатив развития и оправдавших себя форм деятельности, а также негативных факторов, уяснения корней ошибочных решений. Компаративная функция обеспечивает сравнение уровня, путей и методов развития сопоставимых объектов как внутри страны, так и за ее пределами с тем, чтобы учесть, использовать «внешний» опыт. Прогностическая функция ориентирована на своевременное предупреждение негативных последствий действий субъектов общественного развития. В совокупности такой подход позволяет сформулировать долговременные тенденции развития, учесть закономерности их проявления, показать причины устойчивости или нарушения сложившихся форм деятельности.

При решении исследовательских задач учитывались концептуальные основания теории модернизации в контексте стратегии развития России в первой половине XX века, особенно замечание, что существенное воздействие на ход модернизации оказывал пространственно-географический фактор, а также постоянная борьба традиций и инноваций и их плотное переплетение.

Сравнительно-исторический метод исследования позволяет, на наш взгляд, с достаточной глубиной и полнотой выявить комплекс конкрет-

ных причин и ограничений, отягощавших и обусловивших исключительно сложный процесс формирования отечественной транспортной системы. Сопоставление ее развития с зарубежными аналогами на разных этапах транспортного прогресса открывает возможность дифференциации условий и ограничений на объективные – производные от разрешающих способностей технико-экономического потенциала и субъективные – являющиеся продуктом столкновения экономических интересов различных социальных групп, центра и регионов и противостоящих научных доктрин.

Источники исследования. Уникальными по содержанию и характеру являются документы фондов Технического архива бывшего Гипропромтранстроя Министерства транспортного строительства СССР (бывшего Желдорпроекта ГУЛЖДС НКВД СССР). Ценность их состоит в том, что в них представлен обширный свод сведений о конкретных условиях и этапах производства проектно-изыскательских работ под новое железнодорожное строительство в различных районах страны, в том числе на севере Сибири и Дальнего Востока. Коллекция архивных документов этого своеобразного железнодорожного «Архипелага ГУЛАГа» по своей информативности перекрывает ведомственные и региональные архивы по теме исследования.

Наряду с документацией ведомственного происхождения в архивных фондах отложился значительный массив инициативных записок по вопросам транспортного, преимущественно, железнодорожного строительства на Севере. Совокупность идей комплексного транспортного и хозяйственного освоения Севера, составляющая главную ценность этих записок, является своеобразным прологом современных научных представлений об эффективных направлениях развития производительных сил северных районов.

Проектно-техническая документация, материалы технико-экономических и полевых инженерно-технических изысканий, сопровождающие их пояснительные записки, справки, отчеты, обоснования, ведомственные и государственные экспертные заключения извлечены, преимущественно, из архивных фондов организаций и предприятий, непосредственно занимавшихся транспортным строительством в Сибири и на Дальнем Востоке. Следующая группа источников представлена решениями партии и правительства по стратегическим направлениям социалистической реконструкции и прогрессивного развития транспортной системы страны, а также документами местных партийных и советских органов по конкретным вопросам реализации задач в области транспортного строительства.

Существенной составляющей источниковой базы исследования явились тематические издания документальных материалов. Условно их, как и статистические, допустимо подразделить на две группы. Издание материалов, составляющих первую, инициировалось знаменательными датами, например, с особой торжественностью отмечавшимися круглыми годовщинами Великого Октября. Другая группа статистических изданий формировалась по научным основаниям и выполняла роль свода погодовой документальной иллюстрации и обобщающей, итоговой к различным фазам социально-экономического развития.

Количественные характеристики и качественные оценки развития отечественной транспортной системы основываются, преимущественно, на данных официальной центральной и региональной статистики. Существенным корректирующим дополнением к ней служили данные, публиковавшиеся в материалах многочисленных совещаний, конференций и других собраний научной общественности и представителей различных кругов хозяйственно-практической деятельности.

В качестве источника, характеризующего работу железнодорожного транспорта и развитие его сети, в диссертации использованы, преимущественно, опубликованные статистические данные. Поскольку эксплуатационная деятельность железных дорог в данной диссертации не является специальным предметом исследования, такой подход можно, думается, считать вполне правомерным. Тем более, что работа железнодорожного транспорта страны на различных этапах его развития глубоко и всесторонне освещена в крупных монографических исследованиях научно-экономического профиля.

Апробация результатов исследования. Диссертация обсуждалась в отделе отечественной истории XX века Института истории и археологии УрО РАН и получила одобрение. Положения диссертации докладывались на научных конференциях «Региональные процессы в Сибири в контексте российской и мировой истории» (Новосибирск, 1998), «Транссиб-99» (Новосибирск, 1999), «Перспективы развития северных территорий Свердловской области» (Красноурьинск, 1999).

Структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка источников и литературы.

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Введение содержит обоснование актуальности темы, территориальных и хронологических границ, целей и задач, методологии и методов исследования, его новизны и практической значимости. Историографический анализ темы и выявленная источниковая база явились определяющими условиями формы и содержания диссертационного исследования.

В первой главе «Основные тенденции и процессы развития транспорта», охватывающей период от рубежа XIX-XX вв. до конца первой мировой войны, освещаются кардинальные направления транспортного прогресса, характерные для эпохи доминирующего развития транспортных средств и сообщений, основанных на применении паросиловой установки и первых опытов транспортного использования двигателя внутреннего сгорания. Представлен сравнительно-хронологический срез развития сети железнодорожных сообщений в России и за рубежом, в странах, возглавляющих технико-экономический прогресс. Анализируются причины и условия, негативно воздействовавшие на импульсивный, но в целом депрессивный характер внедрения железнодорожных сообщений в отечественную транспортную практику.

Систематизируются проекты транспортного строительства на Севере и других окраинах страны, инициированные успешным ходом сооружения Сибирской железнодорожной магистрали и внешнеполитическими, в том числе военно-стратегическими факторами.

Освещается процесс создания транспортных средств, основанных на использовании двигателя внутреннего сгорания, которые к концу второго десятилетия XX в. в странах с прогрессивной экономикой заметно поколебали доминирующее положение железнодорожных и паросиловых сообщений. Моторные транспортные средства: автомобиль, самолет, дирижабль, первые опытные образцы которых появились в самом начале XX в., меньше чем за 20 лет доказали растущую конкурентоспособность по сравнению с традиционной транспортной техникой: паровой и паросиловой.

Тем не менее, в кругах специалистов в области техники и экономики транспорта было широко распространено мнение, что автомобиль является внутригородским транспортом, в лучшем случае с подвозящими функциями к железнодорожным и паросиловым линиям. Транспортная будущность самолетов, так же как и автомобилей и по тем же основаниям, оценивалась весьма низко. Из появившихся в начале века новых моторных средств лишь перспектива дирижаблей представлялась заслуживающей внимания. Однако использование дирижаблей и самолетов в боевых действиях Первой мировой войны явилось своеобразным поворотным пунктом, от которого благодаря военным анализам и специалистам, счет в состязании между самолетами и дирижаблями стал постепенно складываться в пользу авиации.

Поэтому, появившаяся в начале века генерация моторных транспортных средств, несмотря на динамичный прогресс, не оказала сколько-нибудь глубокого воздействия на концептуальные построения перспективного развития транспортных систем. В проекциях будущего

транспортных структур по-прежнему на первом плане находились железнодорожные сообщения, которым отводилась главная роль в глобализации наземных транспортных коммуникаций. Такая оценка железнодорожной перспективы основывалась на действительно выдающихся результатах железнодорожного строительства. Меньше чем за 100 лет, суммарная протяженность железнодорожных линий во всех странах мира превысила миллион километров. При этом половина этой величины приходилась на страны Северной Америки: США и Канаду. В западноевропейских странах, ввиду их меньших размеров, плотность железнодорожной сети в расчете на площадь территории составила величину несколько большую, чем в Канаде и США. Железнодорожные сети континентальных европейских стран трансформировались в трансграничную систему. Более того, железнодорожный транспорт не остался в стороне от технического прогресса. Ставились достаточно успешные опыты электрификации железных дорог, моторизации локомотивов, неуклонно возрастали их единичные мощности, вес грузовых составов, условия комфорта пассажирских перевозок. В США и Канаде, располагающих значительными пространствами, слабо освоенными в хозяйственном отношении, железные дороги выдвинулись на роль универсального средства расширения сферы активного экономического роста.

В США и западноевропейских странах закончился период острой конкуренции между железнодорожными и пароходными сообщениями за грузо- и пассажиропотоки. Пароходные сообщения, ввиду их «привязки» к естественной гидрографической сети, локализовались в пределах судоходных рек и водоемов. На второстепенный, по существу бесперспективный план отошли проекты гидротехнического обводнения водоразделов речных бассейнов. Технический прогресс в области железнодорожного строительства, обеспечивший возможность успешного преодоления водных и горных преград, выдвинул железные дороги на роль ведущей транспортной составляющей, действующей круглогодично, практически в любых физико-географических условиях и способной преодолевать неограниченные расстояния.

Российская теория и практика формирования и развития системы транспортных коммуникаций в период, предшествующий рубежу XIX-XX вв. и в первые два десятилетия XX в. существенно отличалась от западноевропейской и североамериканской. Консерватизм и косность в оценке достоинств и преимуществ железнодорожного транспорта не только в сравнении с пароходными внутренними водными, но и с гужевыми, если не доминировали, то не были изъяты вплоть до сооружения Транссиба. Традиционные для России низкие инвестиционные возможности, застойный характер технико-экономических структур и большая

инерция бюрократического покоя обусловили почти четвертьвековое запоздание страны к старту железнодорожного строительства. Конфигурация железнодорожной сети до конца XIX в. не выходила за пределы абриса конно-гужевых трактов и шоссе, сложившихся в эпоху домеханических транспортных средств. Железнодорожное строительство в России, особенно в ее северных районах, в Сибири находилось под постоянным тормозящим воздействием доктрины о преимуществах транспортного освоения многочисленных и полноводных речных артерий. Параллельно с патологической преданностью идеи создания грандиозных внутренних водных транспортных систем в России действовала своеобразная методология и практика технико-экономического обоснования нового железнодорожного строительства. За рубежом, в первую очередь в США и Канаде, технико-экономическое обоснование нового железнодорожного и, впоследствии, автодорожного строительства производилось в расчете на мощную освоенческую, хозяйственнообразующую функцию транспортных коммуникаций. В частности, совершенно справедливо представлялось, что железные дороги призваны прокладывать пути для пространственного расширения активной сферы экономического прогресса. Техничко-экономическая эффективность нового транспортного строительства оценивалась в масштабе общегосударственного социально-экономического значения.

Руководящие основания российской методологии расчета экономической эффективности железнодорожного строительства сводились к сравнению его стоимости с так называемыми «дешевыми» в постройке и эксплуатации внутренними водными и конно-гужевыми сообщениями. В результате дорогое железнодорожное строительство квалифицировалось бесприбыльным, неэффективным, разорительным и нецелесообразным. В итоге железные дороги тянулись за промышленностью, длительное время функционирующей в условиях транспортной изолированности. Эта методология технико-экономического обоснования развития транспортной системы практически в неизменном виде использовалась для оценки экономической эффективности, появившейся в начале века за рубежом генерации моторных транспортных средств и сообщений. Затраты на создание автомобилестроения и автодорожное строительство с учетом еще весьма скромных технико-эксплуатационных параметров автомобильной техники, в сравнении с дешевыми речными и даже дорогами железнодорожными сообщениями, большинству ведущих отечественных специалистов представлялись неприемлемыми в сопоставлении с иллюзорными выгодами. В результате к четвертьвековому запозданию к старту железнодорожного строи-

тельства добавилось еще большее отставание в развитии автодорожного транспорта.

По подсчетам, выполненным накануне Первой мировой войны, для того, чтобы выйти на уровень развития железнодорожной сети, сопоставимый, в расчете на численность населения и площадь территории, с западноевропейскими странами или США, России необходимо было иметь 600 тыс. км железных дорог. С учетом находившихся в эксплуатации 70 тыс. км размеры нового железнодорожного строительства определялись в 530 тыс. км. Рекордный показатель среднегодового ввода в эксплуатацию новых железнодорожных линий был достигнут в 1870-х гг. и составлял около 4,5 тыс. км. Иначе говоря, для того, чтобы ликвидировать дистанцию отставания от ведущих капиталистических стран России, требовалось более 100 лет. Отставание на поприще развития автомобильных средств и сообщений и вообще не принималось в расчет, поскольку априори утверждалось, что громадные российские расстояния непреодолимы для автомобильной техники. Аналогичное отчуждение от западноевропейского и американского технического прогресса доминировало в оценке транспортного значения самолетов и дирижаблей.

Во второй главе «Развитие транспортной системы в 1920-е годы». освещается период, примечательный исключительно высокой творческой активностью в сфере разработки северных транспортных проектов. Декларированное Советской властью намерение вывести Россию из традиционной отсталости на путь технического и социально-экономического прогресса явилось весьма продуктивным способом привлечения на свою сторону определенных групп инженерно-технической интеллигенции. В первую очередь на эту декларацию отзывались специалисты, а также непрофессионалы, творчески мыслявшие дилетанты, идеи, проекты и начинания которых отклонялись прежним режимом власти.

Сюжеты, связанные с разработкой плана ГОЭЛРО, инициативами транспортного освоения Северного морского пути, строительства Урало-Кузнецкого комбината весьма полно представлены в отечественной историографии. Намного менее известны события, свидетельствующие об интенсивной комплексной проектной разработке проблем транспортного и хозяйственного строительства на Севере. Первые такие инициативы были представлены на рассмотрение нового режима в 1918-1919 гг. В последующее десятилетие, благодаря политике поощрения творческой деятельности в области проектной разработки транспортных проблем Севера, энергия и продуктивность ее неизменно возрастали.

К концу 1920-х гг. портфель проектов и инициатив транспортного строительства на Севере составлял обширный свод, включавший разнообразные, подчас взаимоисключающие идеи и начинания. Парадокс результатов этой творческой работы заключался в том, что значительная часть проектантов ориентировалась на достаточно очевидные весьма ограниченные возможности технико-экономического потенциала страны, только что вышедшей из послевоенной разрухи. Подчинение этой временной, но совершенно реальной данности, привело к тому, что на первый план выдвинулись проекты, предполагавшие возможность разрешения транспортных проблем Севера на основе развития естественных внутренних водных сообщений, дополненных и усовершенствованных транспортным гидротехническим строительством. Реальным воплощением этой транспортной политики, обусловленной технико-экономическими ограничениями, стало сооружение Беломоро-Балтийского канала. Успешное осуществление его проекта подвинуло идеологов водных проектов и практику транспортного строительства в направлении, фактически противоположным транспортному прогрессу.

После успешного воплощения Беломоро-Балтийского проекта популярность водных транспортных инициатив достигла пиковых отметок. Однако, несмотря на широкую пропаганду проекта ББК, более 200 лет «по вине прежней власти» находившегося в «архивном забвении», к середине 1930-х гг. в идеологии транспортной политики и практики произошла смена акцентов. Железнодорожное строительство, развитие автомобильной техники, авиации начали рассматриваться как основной путь транспортного освоения Севера. Это инициировало широкую творческую дискуссию вокруг проблем транспортного освоения Севера и его перспективного хозяйственного значения. Под ее воздействием произошли существенные изменения в сфере практического разрешения северных транспортных проблем. Портфель проектов, разрабатывавшихся центральными и региональными плановыми структурами в русле развития идеи так называемого Великого Северного железнодорожного пути (ВСП), не утратил своего значения до настоящего времени, поскольку значительная часть современных инициатив транспортного строительства на Севере являют собой модифицированные варианты и версии конструкции ВСП.

Однако разрешающие способности технико-экономического потенциала страны в период между двумя мировыми войнами оказались не достаточными для быстрой и полной реализации проектов и начинаний, появившихся в это время. Результативность крупномасштабного железнодорожного строительства на Севере, начало которому в 1932 г. было положено сооружением Байкало-Амурской магистрали, Печорской (Северной) железной дороги и рядом других транспортных

верной) железной дороги и рядом других транспортных объектов, отягощалась необходимостью срочной модернизации, технической реконструкции действующей сети, которая традиционно отставала от технического прогресса и быстро возраставшего в 1930-е гг. грузопредъявления. Автомобильный транспорт приходилось создавать фактически с нулевой отметки ввиду абсолютного вакуума автомобилестроения в дореволюционной России. Аналогичным образом складывалась диспозиция в области самолетостроения и развития авиавоздушного транспорта.

В третьей главе «Основные направления проектной разработки развития транспортной системы в 1930-е годы» освещается история и подводятся итоги практических транспортных начинаний на Севере, анализируются причины, обусловившие глубокий разрыв между замыслами и результатами их осуществления. В предвоенное десятилетие, несмотря на максимально форсированные усилия, ни один из крупномасштабных транспортных проектов на Севере не получил полного завершения. Пожалуй, наибольший успех сопутствовал работам по изучению условий судоходства Северным морским путем. И хотя превратить его в торную морскую дорогу не удалось, однако в целом результаты систематических исследований имели важное прикладное значение, поскольку позволили разработать более современные наставления и технологии плаваний в арктических морях.

Из крупных железнодорожных объектов наибольшая результативность была достигнута в сооружении Северной (Печорской) магистрали. В декабре 1941 г. она была введена в эксплуатацию и сыграла важную роль в топливно-энергетическом обеспечении черной металлургии, южная украинская база которой надолго была выведена из строя войной и послевоенной разрухой. На объектах другой крупной железнодорожной новостройки – Байкало-Амурской магистрали ситуация складывалась значительно сложнее. Непредвиденные трудности открылись на стадии проектно-изыскательской подготовки строительства. Сложный рельеф местности, полная топографическая и геологическая неизученность, экстремальные природно-климатические условия в совокупности с дефицитом опытных специалистов и технического оснащения полевых изыскательских экспедиций привели к тому, что в продолжении первых пяти лет с момента утверждения БАМ к постройке к реальному строительству генеральной линии магистрали приступить было невозможно. Ввиду отсутствия полноценного изыскательского задела на генеральном направлении магистрали основные усилия сосредоточивались на постройке вспомогательных, подъездных линий от Транссиба в район предполагаемого сооружения БАМ. В 1941-1942 гг. часть этих

линий была демонтирована и использована для нужд фронта. Через год строительные работы возобновились на крайнем восточном участке Комсомольск-на-Амуре-Советская Гавань.

Война привела не только к временному прекращению строительства крупных железнодорожных объектов северного назначения, но также обнаружила слабые места действующей транспортной системы. Примечательно, что выявившиеся в ходе войны недостатки транспортной системы были далеко не новыми и не неожиданными. В частности, вновь, как и во время Первой мировой войны, весьма остро обнаружился недостаточный уровень развития железнодорожной сети к морям, открытым к океанским коммуникациям. Потеря и блокада балтийских и черноморских портов привела к необходимости принятия срочных мер, восполняющих утраченные коммуникации с внешним миром. О вероятности возникновения такой ситуации неоднократно в 1930-х гг. предостерегали инициаторы проектов железнодорожного строительства на севере европейской части страны. В частности, на равных с увеличением портовых мощностей Мурманска и Архангельска и железнодорожных подходов к ним, предлагалось осуществить строительство так называемого Евразийского океанского порта, в качестве наиболее подходящего пункта его размещения представлялась Индигская губа. В 1941-1942 гг. пришлось обратиться к изучению возможности срочной реализации этого проекта. Но, как только обстановка на подступах агрессора к Мурманску стабилизировалась, проектно-изыскательская подготовка к постройке Индигского порта прекратилась.

Несколько иначе разрешалась аналогичная проблема усиления транспортных выходов к Тихоокеанскому побережью. Доказательства необходимости расширения транспортных выходов к Тихоокеанскому побережью являлись, начиная с обострения отношений с Японией в конце XIX в., обязательной и основополагающей аргументацией обоснования проектов железнодорожного строительства на Дальнем Востоке. Русско-японская война 1904-1905 гг. убедительно подтвердила правоту проектантов. Уроки были извлечены и в 1916 г. была в основном завершена постройка Амурской железной дороги, связавшей Владивосток с центром страны по собственной территории. Однако от этого возможности транспортного выхода на Тихоокеанское побережье отнюдь не стали более широкими. Реальное разрешение этой проблемы предполагалось получить в результате сооружения БАМ и ее первоочередной линии к Советской Гавани от Комсомольска-на-Амуре, железнодорожное соединение которого с Транссибом было осуществлено в комплексе с металлургической и машиностроительной базой города. Строительство железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре-

Советская Гавань возобновилось в 1943 г. и в августе 1945 г. было завершено.

В послевоенное десятилетие транспортные проблемы Севера разрешались по трем направлениям. В 1946 г. проектно-изыскательские и строительные работы на трассе БАМ развернулись в масштабах, превосходящих предвоенные. Возобновились научные исследования и транспортные операции в рамках дополненной и уточненной в годы войны программы транспортного освоения Северного морского пути. В 1947 г. в мобилизационном и форсированном режиме началось сооружение Полярной железнодорожной магистрали. Прототипом ее проекта служили основополагающие идеи остро и широко дискутировавшейся в 1930-х гг. инициативы строительства Великого Северного пути. Теперь в качестве первоочередной ставилась задача создания на арктическом побережье мощного морского порта, дополняющего и усиливающего Архангельский и Мурманский. В результате комплексных изысканий в Обской губе, где первоначально предполагалось строительство порта, было признано рациональным разместить его в глубоководном Енисейском заливе. Сооружение железнодорожной линии от Воркуты к будущему порту в районе Игарки планировалось осуществить к 1958 г. На перспективу намечалось развитие новостройки к конечному пункту - бухте Провидения на Чукотке с ответвлениями на Камчатку, Магадан и ряд пунктов на арктическом побережье. Перед изыскателями ставилась задача создания проектно-изыскательского задела под новое железнодорожное строительство на севере страны в размере не менее 20 тыс. километров.

Однако в 1953 г. в связи с изменением политической ситуации в стране реализация грандиозных железнодорожных начинаний на Севере была остановлена. Строительство Полярной магистрали законсервировано и затем оставлено без дальнейшего хозяйственного использования. Аналогичная участь постигла постройку центральной транзитной части БАМ, окончательный выбор генеральной трассы которой представлялся спорным и неопределенным. Эвакуация железнодорожного строительства на Севере не затронула только лишь постройку западного плеча БАМ от Тайшета до Усть-Кута.

Глубинные причины ликвидации железнодорожного строительства на Севере имели сложный и многообразный характер происхождения, значительная часть которых до настоящего времени негативно воздействует на практическое разрешение транспортных проблем Севера.

В Заключении подводятся итоги исследования, которые не претендуют на рекомендации к реализации конкретных проектов транспортного строительства на Севере, но научно достоверно свидетельствуют об

исторически назревшей необходимости фундаментального комплексного разрешения транспортных проблем северных территорий.

Основные положения диссертации изложены в следующих работах:

1. Бег на месте к теплым морям // Ламин В.А., Пленкин В.Ю., Ткаченко В.Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург: УрО РАН, 1999. – Гл. 2. С. 20–67. – 3,8 п.л.
2. Концепция паровоза на буксире у парохода // Ламин В.А., Пленкин В.Ю., Ткаченко В.Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург: УрО РАН, 1999. – Гл. 3. С. 68–86. 1,5 п.л.
3. Покушение на державно-радиальную транспортную систему // Ламин В.А., Пленкин В.Ю., Ткаченко В.Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург: УрО РАН, 1999. – Гл. 6. С. 129–143. – 1,1 п.л.
4. Кузбасс в конъюнктуре уральской и южной металлургии // Региональные процессы в Сибири в контексте российской и мировой истории: Материалы Всеросс. науч. конф. Новосибирск, 1998. С. 79–83. – 0,3 п.л.
5. Экономическая интеграция на базе комплексного освоения ресурсов // Проблемные регионы ресурсного типа: программы, проекты и транспортные коридоры / Под ред. М.К. Бандмана и В.Ю. Малова. Новосибирск: ИЭ и ОПП СО РАН, 2000. – Ч. II. Гл. I. С. 95–149. – 5 п.л. (в соавторстве).
6. Транспортный прогресс со сменой лидера // Ламин В.А., Пленкин В.Ю., Ткаченко В.Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург: УрО РАН, 1999. Гл. 1. С. 6–19. – 1,0 п.л. – (в соавторстве).
7. От первых авторалли до трансконтинентальных магистралей // Ламин В.А., Пленкин В.Ю., Ткаченко В.Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург: УрО РАН, 1999. Гл. 5. С. 112–128. – 0,5 п.л. (в соавторстве).
8. Глобальные железнодорожные проекции // Ламин В.А., Пленкин В.Ю., Ткаченко В.Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург: УрО РАН, 1999. Гл. 8. С. 162–183. – 1,2 п.л. (в соавторстве).
9. Евразийский порт для евразийской страны. Екатеринбург: Академкнига, 1999. — 2,5 п.л. (в соавторстве).
10. Проекты усиления транспортных коммуникаций Сибири с внешним миром // Транссиб-99: Материалы региональной научно-практич. конф. Новосибирск, 1999. С. 531–533. – 0,6 п.л. – (в соавторстве).
11. Геостратегическое развитие Свердловской области: перспективы и проекты северных территорий // Перспективы развития северных территорий Свердловской области: Материалы конференции. Краснотурьинск, 1999. — 2,56 п.л. – (в соавторстве).